

# RESSALVA

Atendendo solicitação do(a) autor(a), o texto completo desta dissertação será disponibilizado somente a partir de 26/07/2021.

**CLEDIONE JACINTO DE FREITAS**

**É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS**

**ASSIS  
2019**

**CLEDIONE JACINTO DE FREITAS**

**É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS**

Tese apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, para a obtenção do título de Doutor em Psicologia. (Área de Conhecimento: Psicologia e Sociedade).

Orientador: Prof. Dr. José Sterza Justo

Bolsista: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

**ASSIS  
2019**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)  
Vânia Aparecida Marques Favato - CRB 8/3301

F866é Freitas, Cledione Jacinto de  
É de passagem: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS. / Cledione Jacinto de Freitas. Assis, 2019.  
290 p. : il.

Tese de Doutorado - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis  
Orientador: Prof. Dr. José Sterza Justo

1. Psicologia social. 2. Assistência social. 3. Subjetividade. 4. Nômades. 5. Paranaíba (MS). I. Título.

CDD 301.441

**CERTIFICADO DE APROVAÇÃO**

TÍTULO DA TESE: É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS

**AUTOR: CLEDIONE JACINTO DE FREITAS**

**ORIENTADOR: JOSÉ STERZA JUSTO**



Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em PSICOLOGIA, área: Psicologia e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. JOSÉ STERZA JUSTO  
Departamento de Psicologia Social e Escolar / UNESP/Assis

Prof. Dr. EURÍPEDES COSTA DO NASCIMENTO  
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MINAS GERAIS / ITUIUTABA

Profa. Dra. LUCIANA CODOGNOTO DA SILVA  
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL / NOVA ANDRADINA

Prof. Dr. MATHEUS FERNANDES DE CASTRO  
Departamento de Psicologia Experimental e do Trabalho / UNESP/Assis

Profa. Dra. CRISTINA AMÉLIA LUZIO  
Departamento de Psicologia Social e Educacional / UNESP/Assis

Assis, 26 de julho de 2019

*Às itinerâncias da vida e aos itinerantes que se produzem nelas.*

## AGRADECIMENTOS

À Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras de Assis, pela oportunidade em cursar o mestrado e o doutorado, por contribuir para ressignificar minha formação e carreira acadêmica.

À José Sterza Justo pela orientação no mestrado e a continuidade no doutorado, por dispor de parte do seu tempo para dedicar a me ouvir e contribuir para o progresso do trabalho; pelas trocas e conversas; pelo companheirismo e incentivo em todos os momentos.

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa durante todo o doutorado, contribuindo para a produção científica e a participação em eventos.

À Secretaria Municipal de Assistência Social, ao CREAS e a seus profissionais por possibilitar a execução e materialidade da pesquisa. Foi a partir dela que questões importantes relativas ao movimento, a itinerância e seus modos se tornou possível.

Aos itinerantes e outras figuras atendidas no CREAS por seus modos de vida, dizer sem necessariamente explicitar, trouxeram contribuições valiosas para a pesquisa e para a escrita.

Aos amigos e amigas, novos e antigos, do Grupo de Pesquisa Figuras e Modos de Subjetivação na Contemporaneidade: Tédio, Dessexualização, Imigração e Errância pela convivência sempre gratificante e pelas trocas enriquecedoras tanto acadêmicas quanto pessoais.

Aos membros da banca do Exame Geral de Qualificação Eurípedes Costa do Nascimento e Felizardo Tchiengo Bartolomeu Costa pelos apontamentos e reflexões que possibilitaram pensar e ousar na construção de um entendimento sobre itinerância.

Aos membros da banca de defesa Eurípedes Costa do Nascimento, Luciana Codognoto da Silva, Matheus Fernandes de Castro, Soraia Georgina Ferreira de Paiva Cruz e aos suplentes Hélio Roberto Braunstein, Isael José Santana e Cristina Amélia Luzio. pelas importantes contribuições no que concerne aos desdobramentos da pesquisa.

A todos os funcionários da UNESP/Assis, em especial os da seção de pós-graduação e da biblioteca pela atenção, assessoria e presteza dispensadas.

A todos os amigos e colegas de Pós-graduação, com destaque especial para os da turma de 2015 do Doutorado Aline, André, Cizina, Gustavo, Molize e Rodrigo.

Àqueles que fizeram parte da construção da minha formação e carreira acadêmica e profissional, vocês foram primorosos intercessores em minha vida.

À minha mãe, conhecida também por “*Dona Jerôma*”, que não pode acompanhar toda a minha caminhada do doutorado, mas que me forjou como pessoa. Ao meu pai, “*Seu Lorico*”, por sua insistência em um viver itinerante que acabou por me levar, mesmo sem perceber, a esses caminhos de pesquisa.

Aos meus irmãos Divino Jerson, Valdivino, Luciene, Ercione e Cleidimar. Cada um a sua maneira me compôs em minha caminhada. Aos meus sobrinhos e minhas sobrinhas Adirene, Aline, Allan, Felipe Gabriel, Sofia Vitória e Emanuelle Vitória por trazer alegria aos nossos dias. Aos meus cunhados e cunhadas Wagner, Ivânia e Rute por compartilhar momentos em família.

Aos meus tios/padrinhos José Borges e Maria Izolina e a minhas primas Joelma Freitas, Marli Freitas, Queli Silveira, Roberta, Maria Aparecida, Nildete Freitas, Alessandra pelas trocas e conversas.

À Rúbia Leal pela presteza na revisão ortogramatical do texto da qualificação e da tese, pelo incentivo, pela colaboração e pelas conversas sobre variados temas.

Aos meus amigos e minhas amigas, cúmplices de conversas e revoluções não concretizadas, intercessores de escritas, incentivadores de textos e (quase) poemas, de momentos de confraternização e de desabafo. Com a certeza de esquecimento de algum nome, me arrisco a lista-los: Felizardo Costa, Tânia Marques, Maico Costa, Rosy Costa, Pedro Marangoni, Sara Mexo, Waldir Perico, Monique Manfrê, Wiliam Azevedo, Suellen Jacob, Danielle Pricilla, Leandro Castro, Júnior Tomaz, Keile Valéria, Fernanda Santos, Ariévlis Nunes, Paulo, Paulo Henrique, Laila Soraia, Karla Komatsu, Raiara Costa, Maria Cristina, Israel, Maria Silvia, Mariana Bomilcar, Ana Paula Cazarotti, Lucy Mitiko, Graziela Romeiro, Hélio Braunstein, Ana Cláudia, Juliano Kanamota, Jeferson Paula, Raryanne, Sônia Borges, Niwton, Wansley Freitas, Carla Souza, Rute Bernardo, Ana Amélia, Rosimeire, Dayane Cardoso, Natália Ramos, Natália Castro, Joseanne Freitas, Vinícius Oliveira, Christiane Bejas, Mônica Dantas, Bruno Catolino, Silvia Leiko, Delaine Souto, Marília Rully, Marianny Alves, Letícia Braga, Letícia Souza, Leilane Brito, Rosy Ribeiro, Mayara Ruiz, Alexandre Espósito, Abílio Rezende, Juliana Barros, Andréia Lacerda, Andréia Ferreira, Eronides Costa, Washington Nozu, Laís Tosta, Barbara Bonadia, Bruna Ferreira, Taíz Carla, Mailka Danielle, Eliana Escatolin, Ana Alice, Tamara Nicolete, Franciele Siviero, Ana Carolina Carneiro, Naeli Castro, Jéssica Lima, Michela Souza, Danila Prado, Regiane Prado, Silvia Bonassi, Ivonete Bittelbrunn, Mayara Coutinho...



A intensidade e o encanto são singulares em relação a todos os nomes apresentados desde o início dos agradecimentos, cada um com sua potência. Abaixo expressarei, para encerrar, de modo mais poético, nossas vidas em seus atravessamentos, em suas intersecções.

### **Formas de vida**

Formas de vida, no caminho vividas.

Percursos corridos, decorridos.

Passos cumpridos, cumpridos.

Não buscam a um fim chegar,  
apenas andar, devagar.

Uma vida só é vida quando convida,  
vidas para essa vida.

Uma vida em outras vidas,  
torna mais potente as vidas vividas.

Uma vida vivida devagar, a vagar,  
engendra outras vidas a andar, sem chegar.

Uma vida em outras vidas,  
é uma vida comprida,  
no inefável caminho,  
percorrido por formas de vida a transitar,  
a enredar em linhas que faz tagarelar,  
vidas que (com)vidas a caminhar.

FREITAS, Cledione Jacinto de. *É de passagem: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS*. 2019. Tese (Doutorado em Psicologia) Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Universidade Estadual Paulista – UNESP, 2019, 289p.

## RESUMO

Os deslocamentos de pessoas pelas regiões e cidades brasileiras, nas últimas décadas, pelos mais variados motivos, seja em busca de trabalho, de turismo, visita a familiares, por questões de saúde, relativas à justiça, seja de retorno ou mesmo como uma forma de conhecer os lugares pelos quais se passa ou se deseja ir, configura-se num fenômeno complexo e de múltiplas vertentes de investigação, necessitando de uma abordagem transdisciplinar para seu entendimento. Os movimentos podem ser de trânsito, assentamento e fixação, de saída e retorno, em processo contínuo ou realizado por etapas, intercalando paragens e viagens tal à maneira do itinerante. Nessa via, o objetivo desse trabalho foi entender as relações entre itinerantes, serviços socioassistenciais e a cidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul. A abordagem metodológica consistiu em pesquisa qualiquantitativa, tendo como técnica a análise documental em cadastros de população em situação de rua, cadastro de passagens concedidas e em documentos com dados a serem enviados para o Ministério de Desenvolvimento Social, na Unidade do Centro de Referência de Assistência Social (CREAS) da referida cidade. As pessoas que recorrem aos serviços para se deslocar de um lugar a outro são consideradas vulneráveis e em situação de risco social e/ou pobreza. A passagem rodoviária é o ponto chave para o deslocamento das pessoas itinerantes, usuárias do CREAS, em grande medida, estando também de passagem pela cidade. É por meio delas que ocorrem as chegadas e partidas e, entre as chegadas e partidas, os espaços urbanos eram utilizados por tempos determinados, comumente por alguns dias. Os trajetos percorridos, foram, geralmente, para as cidades vizinhas e para a proximidades regionais, onde há uma organização econômica agroindustrial e agropastoril, aqueles em que há linhas interurbanas de transporte coletivo e estrutura rodoviária pavimentada. Em suma, podemos considerar que os itinerantes produzem suas itinerâncias e estão produzidos por elas numa relação entre os modos de organização das cidades, dos serviços socioassistenciais, nos embates e negociações com agentes públicos e cidadãos, dos arranjos técnicos, tecnológicos e científicos e de seus processos de subjetivação.

**Palavras-chave:** Itinerantes. Psicologia Social. Mobilidade. Serviços Socioassistenciais. Modos de subjetivação.

FREITAS, Cledione Jacinto de. *Passing through: itinerants, itinerancies and relations with social assistance services in Paranaíba city-MS*. 2019. Thesis (Doctorate in Psychology) College of Sciences and Languages, São Paulo State University – UNESP, 2019, 289p.

### ABSTRACT

The displacement of people passing through Brazilian regions and cities in the last decades, for many reasons, such as: searching jobs, tourism, visits to relatives, health care, justice, or even as a way to find new places or already known by which one goes or one wishes to go, is a complex phenomenon with multiple research strands, that require a transdisciplinary approach for its understanding. The movements can be of transit, settlement and fixation, of exit and return, in a continuous process or realized in stages, changing moments and stops depending of the itinerant. The goal of this work was to understand the relations between itinerants, social assistance services and in Paranaíba's city, state of Mato Grosso do Sul. The methodological approach consisted of both qualitative and quantitative study, having as technique the documentary analysis in registers of population in situation street, passport registration and documents with data to be sent to the Ministry of Social Development, in the Unit of Reference Center of Social Assistance (CREAS) of said city. People who use services to move from one place to another are considered vulnerable and at social risk and/or poverty. The road crossing is the key point for the displacement of itinerant people, users of CREAS, to a large extent, also passing through the city. It is through them that arrivals and departures occur and, between arrivals and departures, urban spaces were used for certain times, usually for a few days. The routes traveled were generally to the neighborhood cities and to the region, where we find agrobusiness and cattle breeding predominantly, which also have interurban lines of collective transport and paved road structure. We assume that that the itinerants subjects produce their itinerancies and are produced by them in an relation between the modes of organization of the cities, the social assistance services, in the clashes and negotiations with public and urban agents, the technical, technological and scientific arrangements and their subjectivation processes.

**Keywords:** Itinerant. Social Psychology. Mobility. Social Assistance Services. Modes of subjectivation.

## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

**B.O.** – Boletim de Ocorrência

**BPC** – Benefício de Prestação Continuada

**CadÚnico** – Cadastro Único

**CART** – Concessionária Auto Raposo Tavares

**Centro Pop** – Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua

**CETREN** – Centro de Triagem do Migrante

**CNT** – Confederação Nacional dos Transportes

**CRAS** – Centro de Referência de Assistência Social

**CREAS** – Centro de Referência Especializado de Assistência Social

**ECA** – Estatuto da Criança e do Adolescente

**IBGE** – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

**INSS** – Instituto Nacional do Seguro Social

**IPEA** – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

**LOAS** – Lei Orgânica de Assistência Social

**MDS** – Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome

**NOB** – Norma Operacional Básica

**OIM** – Organização Internacional para a Migração

**PAEFI** – Serviço de Proteção e Atendimento Especializado à Família e Indivíduo

**PAIF** – Serviço de Proteção e Atendimento Integral à Família

**PBF** – Programa Bolsa Família

**PIB** – Produto Interno Bruto

**PNAS** – Política Nacional de Assistência Social

**SCFV** – Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos

**SUAS** – Sistema Único de Assistência Social

**SUDAM** – Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia

**SUDENE** – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

**UAM** – Unidade de Atendimento ao Migrante

## LISTA DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Número de passagens ofertadas por estado e cidades entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	177
<b>Gráfico 2:</b> Região de Origem dos usuários/itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	180
<b>Gráfico 3a:</b> Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	182
<b>Gráfico 3b:</b> Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	183
<b>Gráfico 3c:</b> Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sul e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	183
<b>Gráfico 3d:</b> Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	184
<b>Gráfico 3e:</b> Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Nordeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	184
<b>Gráfico 4:</b> Região/país de destino dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019. ....	188
<b>Gráfico 5a:</b> Cidades e estados dos usuários/itinerantes: região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	190
<b>Gráfico 5b:</b> Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	190
<b>Gráfico 5c:</b> Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sul entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	191
<b>Gráfico 5d:</b> Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016.....	191
<b>Gráfico 5e:</b> Cidades, estados e países de destino dos usuários/itinerantes região Nordeste e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	192
<b>Gráfico 6:</b> Motivo da viagem dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	196
<b>Gráfico 7:</b> Profissão dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	201
<b>Gráfico 8:</b> Naturalidade dos itinerantes por região/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	206
<b>Gráfico 9:</b> Naturalidade dos itinerantes por estado/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	208

<b>Gráfico 10:</b> Mulher itinerante entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	214
<b>Gráfico 11:</b> Tempo de itinerância entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	217
<b>Gráfico 12:</b> Período que os itinerantes permanecem na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	222
<b>Gráfico 13:</b> Local que os itinerantes ficam na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	226

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	14
<b>PARTE I: Aporte teórico</b> .....	26
<b>1 CONTEMPORANEIDADE, ITINERÂNCIA E MODOS DE SUBJETIVAÇÃO</b> .....	27
1.1 MODERNIDADES: vivências e andanças nas e pelas cidades.....	27
1.1.1 Modernidades, cidades e transitividades.....	27
1.1.2 Usos e andanças na cidade.....	43
1.1.3 Modos de subjetivação contemporâneos: sujeito e movimento.....	50
1.1.4 Itinerância e migração.....	56
1.1.5 Itinerância e itinerante: termos muito usados e pouco discutidos.....	74
1.1.6 Lentidão e Circuito Inferior da Economia.....	81
1.1.7 A pobreza.....	87
1.1.8 Assistência Social e itinerância.....	99
1.1.8.1 Assistência Social, itinerância e cidade.....	107
<b>2 MIGRAÇÕES, CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES, REDES URBANAS E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS</b> .....	113
2.1 CIDADE E URBANIZAÇÃO NO BRASIL.....	113
2.2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	118
2.3 CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES E REDES URBANAS NO BRASIL.....	128
2.4 MIGRAÇÕES E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS.....	132
2.5 MIGRAÇÕES PARA CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS.....	142
<b>PARTE II: objetivos, método, resultados e discussão</b> .....	148
<b>1 OBJETIVOS, MÉTODO E PROCEDIMENTOS</b> .....	149
1.1 OBJETIVOS.....	149
1.2 MÉTODO E PROCEDIMENTOS.....	149
1.2.1 Abordagens de pesquisa.....	149
1.2.2 Pesquisa qualitativa.....	151
1.2.3 Pesquisa quantitativa.....	152
1.2.4 Pesquisa quali-quantitativa.....	155
1.3 PESQUISA DOCUMENTAL.....	159
1.4 O CAMPO.....	163
1.5 OS DOCUMENTOS.....	170
<b>2 RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL</b> .....	173

2.1 MODOS DE EXERCÍCIO E CONDIÇÕES DA ITINERÂNCIA: OS DADOS DO CREAS DE PARANAÍBA.....	173
2.1.1 Passagem concedida.....	176
2.1.2 Origem dos itinerantes.....	179
2.1.3 Destino dos itinerantes.....	187
2.1.4 Motivo da viagem.....	195
2.1.5 Profissão.....	199
2.1.6 Naturalidade dos itinerantes.....	205
2.1.7 Mulheres itinerantes.....	212
2.1.8 Tempo em itinerância.....	216
2.1.9 Tempo permanência na cidade.....	220
2.1.10 Lugar que fica na cidade.....	224
<b>3 DISCUSSÃO DA PESQUISA.....</b>	<b>229</b>
3.1 AS ITINERÂNCIAS E SUAS RELAÇÕES.....	229
3.1.1 Itinerância e cidade.....	229
3.1.2 Itinerância, vulnerabilidade e pobreza.....	234
3.1.3 Itinerância e passagens.....	240
3.1.4 Andanças e uso dos lugares na cidade.....	245
3.1.5 Circuito inferior da economia e itinerância.....	251
3.1.6 Processos subjetivos e itinerância.....	256
3.2 RELAÇÕES ENTRE ITINERANTES, SERVIÇOS SOCIOASSISTENCIAIS E PARANAÍBA.....	260
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>269</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>281</b>



## INTRODUÇÃO

A grande complexidade de exigências as quais o sujeito está submetido e as feições tomadas pelo mundo contemporâneo, impelem-nos a pensar sobre os modos de vivenciar, experienciar esse mundo e responder às exigências apresentadas, postas ou impostas por si mesmos, pelos outros ou pelos modos de organização técnico-científico-econômico-sociocultural. Todas a demandar posicionamentos sobre as diversas formas de vida e de estar nos espaços e lugares.

Uma das exigências contemporâneas diz respeito à mobilidade, à produção e controle dos fluxos, das migrações e das itinerâncias. A condição do movimento, de ser móvel, é um dos imperativos mais prolatados por teóricos, projetistas, administradores, urbanistas, politicólogos<sup>1</sup>, mídia, etc., como a tendência a ser seguida por pessoas, instituições, sociedades e países. Ela é a ideia central, ponto de partida e de chegada, da qual outras gravitam.

A mobilidade ideal e idealizada, livre e desejada não é extensiva a todos. Ela é privilégio de poucos, mas defendida por muitos. A maioria das pessoas vivem-na de forma ordenada, vigiada, controlada e imposta. Não podem ou não possuem os meios decisórios de exercer as formas e tempos da mobilidade. Em síntese, a mobilidade não é ofertada de forma equivalente para todos e não é, ainda, democrática e democratizante.

Entre as formas diferentes de aceder e utilizar a mobilidade Bauman (1999), aponta duas maneiras distintas, complementares e em relação intrínseca na contemporaneidade, desejada e combatida, demandando uma rede de ações, de políticas, de consumo e até jurídicas: a dos turistas e a dos vagabundos. Esses modos de exercício da mobilidade são tributários do processo de globalização e suas transformações, refletindo na construção de barreiras econômicas, políticas, transmutando a separação global/local.

A mobilidade dos turistas, segundo Bauman (1999), desejada e desejável, constitui-se como modelo hegemônico de pensamento e construção de políticas de trânsito, tanto em âmbito nacional, quanto internacional. É a mobilidade do capital, do consumo e dos consumidores que podem pagar os diversos produtos disponíveis. Os turistas podem escolher suas rotas, destinos, sem cerceamento e, esse é o grande trunfo em relação aos não turistas.

---

<sup>1</sup> Esse termo, que também pode ser escrito como politólogo e politicologista, é utilizado para se referir às pessoas que se dedicam a estudar a política ou a prática política. Um dos exemplos são os políticos profissionais, aqueles que fazem da política uma profissão.

Já a mobilidade dos vagabundos para Bauman (1999), torna-se indesejada e cerceada. Ela pode ocorrer dentro de certos limites (im) postos pela sociedade de turistas, que buscam a todo custo, mas sem sucesso, eliminar esse modo de mobilidade. A mobilidade dos vagabundos é considerada perigosa, indesejável, necessitando de estratégias de controle dos fluxos, modulando-a entre a compulsória e a imobilidade.

Mesmo com todo o cerceamento, policiamento e controle sobre a mobilidade dos vagabundos, principalmente nas cidades, há, conforme aponta Certeau (2014), formas de exercício de resistência aos modos hegemônicos de produção e organização da vida pelos praticantes ordinários da cidade. Esses praticantes podem ser relacionados, em uma aproximação, como o vagabundo descrito por Bauman (1999).

Os praticantes ordinários da cidade, seguindo as proposições de Certeau (2014), utilizam suas táticas para poder se mover pelos diversos caminhos e construir práticas diversas das instituídas, ressignificando sua relação com a cidade. O praticante deixa de ser apenas subjugado pelas estratégias criadas e utilizadas para modular seus modos de vida. Ele atua com elas e sobre elas para dar novos usos e sentidos aos produtos, caminhos e lugares da cidade.

Os praticantes constroem seus itinerários, seus roteiros, percursos, de um modo diverso. É por meio da experiência direta, produzida pelo caminhar que vão se construindo as práticas, os afetos, as vivências; é a possibilidade de nomear o inominável. O praticante está sob o signo do imprevisível, do descontínuo e das incertezas. É pelo caminhar que os percursos vão sendo traçados, significados e ressignificados.

Dar novos sentidos ao instituído também é abordado por Milton Santos (2013; 2014a) nos seus textos “*A pobreza urbana*” e “*A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*”. Nesse momento, nos interessa as táticas utilizadas pelos pobres, remetendo a Certeau (2014), para usar, produzir e reproduzir os espaços, dados de maneira bem diversa pelos detentores do meio de produção e do capital.

Milton Santos (2013) divide os modos de produção e reprodução do espaço urbano e, por conseguinte, do uso, consumo e produção da vida entre dois circuitos da economia: Superior e Inferior. No primeiro estão as grandes corporações e os detentores do capital e no segundo as pessoas pobres, pequenos comerciantes, artesãos entre outros. Os circuitos são interdependentes, não podendo ser dissociados. No entanto, o circuito inferior depende do superior.

Os usuários do Circuito Inferior da economia precisam reinventar suas práticas, suas trocas, seus usos e consumos. O processo de reutilização e de transmutação dos objetos é

parte constituinte do seu dia a dia. Eles operam mais em nível local e suas relações são mais diretas, e nem sempre mediada pelo capital.

As pessoas pertencentes ao Circuito Inferior da Economia podem ser consideradas homens lentos, como escreve Milton Santos (2014a). São aqueles usuários da cidade avessos à velocidade reinante, utilizando-se de uma atitude mais corpórea, orgânica com os espaços, não os luminosos (os do capital), mas os opacos (os dos pobres). O ritmo menos acelerado, mais compassado, permite-os a se apropriarem da cidade e dar sentidos diversos do instituído.

Os homens lentos usam a cidade à maneira do *flâneur* (BENJAMIN 2015, 1995), eles caminham pelos labirintos, passagens, pelos espaços e lugares de maneira bem diversa dos cidadãos imersos na racionalidade da modernidade e pós-modernidade. O *flâneur* na modernidade e os itinerantes na contemporaneidade fazem do caminhar, do mover, modos de constituição e afirmação subjetivas.

As movimentações ganham contornos novos na transmutação da modernidade para a pós-modernidade, como aponta Harvey (2001). Com a compressão do espaço-tempo houve uma reconfiguração dos modos de se exercer e experienciar a mobilidade, os imediatismos e as celeridades agora fazem parte das formas de estar no mundo.

As cidades também sofreram transformações nessa passagem do moderno para o pós-moderno, conforme aponta Harvey (2001), de uma cidade voltada para a centralidade, o fechamento para a fragmentariedade, o descontínuo, possibilitando novas formas e lugares de uso de uma série de personagens, entre eles os itinerantes.

As chineses, a velocidade como forma de exercício do poder no mundo contemporâneo, denominado por Virilio (1996) por dromopolítica, dá novas feições da dinâmica espaço-tempo com a instantaneidade tomando as rédeas dos modos de vida e do desenrolar das cidades. A circulação, a não parada, tornam-se tônicas nesse modo de viver na urbe, com posturas coercitivas com o fito de não deixar estacionar pessoas em ritmos lentos.

A sociedade contemporânea, chamada por Augé (2012) de supermodernidade é produtora de lugares de trânsito, lugares de passagem e com pouca possibilidade de fixação e vinculação afetiva e subjetiva, também conhecido como não lugares. São estratégias para retirar do sujeito a noção de assentamento e de pertencimento aos lugares, fazer as pessoas usarem provisoriamente os espaços. Os itinerantes, nesse processo, mesmo pervertendo as formas de uso dos não lugares, não conseguem escapar ilesos dessa dinâmica.

Ao falar de perverter a racionalidade moderna, quanto ao modo de experienciar e viver o mundo, temos as vagabundagens pós-modernas como aponta Maffesoli (2001), elas são as responsáveis por manter as transformações, as diferenças e a busca do novo. As

vagabundagens são tributárias do movimento, de sair sem eira nem beira, por isso é tão vigiada e combatida, pois ela carrega a pulsão de errância, do desejo de evasão, de desinstituir o instituído. Os itinerantes também são de forma mais ou menos intensa um desses vagabundos pós-modernos.

Essas questões perpassam as cidades. Cada uma à sua maneira lida com as complexidades que as atravessam, produzindo modos diversos de dar conta das vagabundagens, das cineses, do movimento e seus praticantes. No entanto, o modo mais perceptível é uma espécie de coerção e despotencialização desses modos de vida ou o oposto, um fazer circular contínuo e ininterrupto. Viver a itinerância é ser mediado e atravessado por essas circunstâncias.

Vagabundo, praticante ordinário da cidade, pertencente ao circuito inferior da economia, lento, são em sua maioria, usuários dos serviços socioassistenciais dos municípios brasileiros. Eles podem ser residentes ou pessoas de passagem pelas cidades, utilizando e recebendo atendimento das políticas públicas, constituídas, sob vários princípios e abarcando uma variedade de objetos e públicos, entre eles a mobilidade e a itinerância.

A utilização da expressão “é de passagem” no título do trabalho visa abarcar dois sentidos: o primeiro referente à transitoriedade do fenômeno, o curto período de permanência da maioria das pessoas atendidas pelos serviços socioassistenciais na cidade; o segundo diz respeito ao modo de se locomover, de exercer sua itinerância, as passagens rodoviárias concedidas por esses serviços, pela igreja, fruto do achaque ou manguêio, abarcadas no trabalho como negociações.

Estar de passagem e utilizar passagem, parece ser o modo de produção de itinerância em vários municípios brasileiros, com variações no tempo de permanência dentro dos limites das cidades. Nas pequenas, esse processo parece ganhar contornos um pouco diferentes quanto ao tempo entre uma itinerância e outra, seja pela falta de recursos, pela tolerância dos cidadãos e agentes públicos, seja pela oferta de lugares e condições de permanência por período um pouco mais prolongado.

Estudar a itinerância e suas relações, com serviços socioassistenciais, em cidade pequena, dessa forma como escolha de objeto empírico, essa pesquisa teve por objetivo contribuir para ampliar o leque de estudos na área e trazer dados diferentes sobre a dinâmica

dos movimentos de pessoas consideradas com fragilidade ou sem laços sociais e filiativos<sup>2</sup>, para se deslocar de um lugar a outro.

Para o entendimento da questão foi realizada pesquisa documental na Unidade do Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) de Paranaíba/MS. Nesses documentos (cadastro de passagem para população de rua) havia uma série de dados possíveis de se verificar o processo de itinerância como origem, destino, lugar da concessão de passagem, tempo e lugar de permanência na cidade e o tempo de andanças pelas cidades, dados que foram categorizados na análise preliminar dos resultados.

Essa discussão foi possível devido à variedade de pessoas atendidas pelo CREAS no período da pesquisa (2009-2016), de pessoas em trânsito, à procura de emprego ou parentes, retornando à cidade da última residência, pessoas moradoras na cidade com o intuito ir a outras cidades para “resolver” suas demandas, usuários dos serviços socioassistenciais dentre outros que compunham a amostra de pessoas cadastradas.

A questão central da pesquisa girou em torno da itinerância e dos itinerantes e sua interrelação com os serviços socioassistenciais do município. A proposta foi apresentar e trabalhar a complexidade dos deslocamentos das pessoas dentro da cidade e intercitadina.

Essa dinâmica não se trata do processo geral de deslocamento como o constituído pelas pesquisas de movimentos migratórios realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de caráter generalista e que abarca amostras representativas ou toda a população do país apresentado e discutido por uma série de pesquisadores. O foco foi em pessoas que por diversos motivos não podem ou não querem utilizar os seus recursos financeiros, para se deslocarem de um lugar a outro.

Essas pessoas são em sua maioria, consideradas pobres e em situação de vulnerabilidade e risco social, necessitando da intermediação do Estado para poder se deslocar. No entanto, elas não são passivas, aguardando apenas as diretrizes estatais para poder ir a outros lugares, elas utilizam de táticas para conseguir lograr êxito em suas demandas, mesmo ocorrendo uma série de negociações, permissões e desvios.

O enfoque não restringiu, apenas, à política de Assistência Social, ela é um dos componentes do processo, mas não o único, foi também na dinâmica entre a produção de itinerários e os itinerários (im)postos, ou melhor, a tentativa de impô-los. Outras vertentes também foram consideradas como as transformações socioculturais, históricas, espaciais, o

---

<sup>2</sup> O termo filiativo é utilizado nesse trabalho com o sentido de pertencimento à uma família ou de pessoas de proximidade e que exercem a função de familiar, de parente.

processo de urbanização, a questão da pobreza, a rede de transporte como meio preponderante do processo de itinerância.

Escolhemos os termos itinerantes e itinerâncias, já no final do processo de escrita, por entender serem esses, os melhores termos a utilizar para dar conta das questões emergidas nos dados dos cadastros, não era apenas trecheiros (como intentamos no início) o público atendido, eram pessoas residentes da cidade, egressos do sistema prisional, pessoas em busca de emprego, de parentes, acompanhantes de usuários.

Outro motivo dessa decisão é a dificuldade de considerar todos os usuários atendidos pelo CREAS como nômades e errantes, por mais que a itinerância possui uma forte relação com esses termos, ela marca também as paradas e o processo físico de deslocamento. Nem todos estão errando pelos caminhos do país, muitos apenas se deslocam temporariamente de um lugar a outro, retornando ao lugar de “residência” para em seguida deslocar e retornar.

Ainda temos como usuários dos serviços socioassistenciais, pessoas residentes em Paranaíba ou antigos moradores que acorrem ao CREAS, para obter o benefício para se deslocarem a alguma cidade ou para retornar à cidade em que residiam. Os motivos para a solicitação de passagem eram os mais variados, desde questões de falecimento de parentes, de saúde e doença até questões relacionadas à justiça.

A proposta de tratar a itinerância como tema de trabalho foi gestada, mesmo não intencionalmente, com o decorrer dos anos de pesquisa e escrita. A passagem pelas questões da mobilidade, do nomadismo, da errância na perspectiva estatal e sociocultural, teve como referência as políticas sociais, com destaque para as políticas de assistência social (FREITAS, 2014), que foram se direcionando para pensar as relações entre itinerante, cidade e políticas.

A nossa trajetória de pesquisa, nesse tema, mostrou que a relação política de mobilidade e itinerância, tem sido gerenciada pelas mais diversificadas estratégias. O trabalho de Justo et. al. (2013) trata da assistência aos trecheiros, pessoas vivendo de cidade em cidade, mediante passe rodoviário concedido pela assistência social ou fruto de acaque.

Esse texto discorreu sobre o tipo de atenção dada aos itinerantes, no sentido de gerir sua mobilidade dentro dos limites das cidades, traçando estratégias para impedi-los de adentrarem nelas, fazendo-os circularem. A estratégia é criar corredores de trânsito e atuar, numa perspectiva proposta por Virilio, na dromopolítica, na gestão da velocidade dos corpos.

Justo et. al. (2013) também discutiram que, por mais que não haja uma explicitação do termo itinerante e itinerância, há a referência de serem pessoas em deslocamento, transitando de uma cidade a outra, não se fixando em determinado território. Os itinerantes guardam uma grande relação com o nômade e errante, pelo seu modo de vida e as condições sociais. A

política de mobilidade para esses públicos não possui especificidades, sendo realizada da mesma maneira – encaminhamento para a cidade mais próxima.

Em dois textos (FREITAS e JUSTO, 2016, 2019), procuramos iniciar a discussão da política de mobilidade para trecheiros e pessoas em situação de rua em cidades pequenas. É uma discussão embrionária, devido à época e à dificuldade de encontrar trabalhos específicos relacionando as duas temáticas. Entretanto, este estudo reforçou os resultados de Justo e outros autores (2013), antecipando a necessidade de dar conceituação à ideia de itinerância e itinerante, de maneira contextualizada e localizada.

Concebemos haver especificidades no trato da mobilidade das pessoas em trânsito nas cidades pequenas, mas o modo de organização da política segue os parâmetros da política nacional e dos grandes centros (FREITAS e JUSTO, 2016, 2019). A lógica continua a de gerir os espaços citadinos e encaminhar essas pessoas para as cidades mais próximas. Estes trabalhos deram continuidade ao estudo dessa relação e de como as pessoas itinerantes e as cidades pequenas vivenciam e mediam o processo de itinerância.

Prosseguindo nossa trajetória de pesquisa sobre as mobilidades levadas a cabo e as políticas públicas destinadas a gerenciar a presença e movimentação de pessoas em situação de rua e trecheiros no espaço urbano, essa tese de doutorado amplia a questão para abranger itinerantes, de maneira geral, e suas relações com as políticas de mobilidade implementadas mediante os serviços de assistência social voltados para pessoas que estão de passagem pela cidade.

O trabalho realizado se subdividiu em dois conjuntos de tarefas. O primeiro voltou-se para a elaboração do referencial teórico mediante o levantamento de pesquisas diretamente relacionadas ao assunto e a busca de autores e teorias sobre mobilidade que pudessem servir de pano de fundo para a inteligibilidade do fenômeno. O segundo conjunto abrangeu os afazeres de uma pesquisa documental, mencionada anteriormente envolvendo o levantamento de dados e informações em arquivos, análise e a discussão relacionando os dados com o referencial teórico.

Tendo em vista esses dois conjuntos de tarefas organizamos essa tese em duas partes. A primeira versa sobre o referencial teórico e a segunda abrange a proposição dos objetivos desta pesquisa, o método utilizado, a explanação dos resultados e a conclusão.

No primeiro capítulo da parte I, diretamente ligado aos trabalhos supracitados, o presente texto oportunizou uma maior discussão da ideia de itinerância e de itinerante. Com a proposta de trazer alguns posicionamentos teóricos, iniciamos a revisão bibliográfica pela discussão das modernidades e suas implicações subjetivas e nas cidades, esse é o pano de

fundo para o entendimento do modo de vida atual da sociedade, modificando os modos de expressão das experiências vividas pelas transformações do espaço, tempo e técnica.

Em seguida, tratamos dos modos de andanças pela cidade nas modernidades, dizemos modernidades no plural, devido a gama de definições às vezes antagônicas sobre o termo, o enfoque foi daqueles que utilizavam as ruas das cidades para se constituir subjetivamente ou para sobreviver, como o *flâneur* e o trapeiro.

Os modos de subjetivação engendrados no processo de deslocamento, fez-se presente aos tratarmos das experiências de espaço e tempo e dos modos de constituição de sujeitos moveis tão caros na contemporaneidade, essas formas de viver tem suas ressonâncias em figuras que estão indo e vindo pelos recantos do país, constituindo num modo de subjetivação itinerante, mediado pelos modos de organização da cidade e na experiência espaço-tempo-lugar.

Apresentamos as noções de homo viator, transumante, transterminante, migração e itinerância. A proposta foi tratar das formas de movimento e de percorrer os espaços e lugares com o passar do tempo, e de como esses modos tangenciam as andanças de figuras no contemporâneo, que fazem do movimento seu modo de estar no mundo. O intento é trazer a reflexão sobre os imbrincamentos, dos diversos modos de se mover no espaço-tempo e suas significações.

Na sequência propomos uma discussão sobre os termos itinerância e itinerante, com o fito de primeiro, trazer à tona o amplo uso sem a construção terminológica, para em seguida, apresentar algumas notas a respeito do nosso entendimento e dos termos e suas ramificações e conexões.

Com o fito de entender os processos de construção no Brasil, das transformações socioculturais, técnicas, espaciais e suas relações, com a produção de modos de vida, de produção e de consumo, do modo de produção capitalista sobre a dinâmica de acesso, dos usos divergentes dos espaços, foi investigado o circuito superior e inferior na produção de pobreza e nos modos e estratégias de vida dos pobres, para resistir ao modo hegemônico.

A discussão sobre as transformações do espaço e os circuitos da economia urbana teve como eixo orientador os trabalhos de Milton Santos. O intuito foi pensar as relações urbanas e os usos dos espaços como construídos e mediados por sistemas técnicos de objetos e de ações, entendendo a dupla via para as organizações da vida: o Circuito Superior e Inferior da Economia Urbana.

A pobreza também foi um ponto de reflexão sobre as estratégias de atenção e construção de trajetórias itinerantes. Apresentar várias perspectivas sobre a pobreza e seus



modos de operacionalizar ações para atuação sobre populações, desde modelos econômicos, nutricionais, subjetivos, educacionais e políticos. A pobreza como um processo político foi um dos pontos centrais no texto.

Em seguida, apresentamos uma discussão da política de assistência social, de descentralização do atendimento, de atenção à migração e o arranjo socioassistencial de atendimento à população, em situação de vulnerabilidade e risco e também aos itinerantes. Abordamos também a relação entre assistência social e itinerância em cidades pequenas, tanto por elas se configurarem como a maioria dos municípios, quanto pela pouca atenção à essa interface.

No segundo capítulo da parte I, realizamos uma apresentação da constituição das cidades e da rede de cidades brasileiras, por acreditar que foi pelas transformações e reconfigurações da rede urbana, com a emergência de cidades, que passaram a ter centralidade em regiões, influenciando outras, nos processos econômicos, políticos, sociais, de mobilidade de pessoas e nas itinerâncias.

A pesquisa foi pensada a partir da cidade de Paranaíba, nela foi tratada sua história, crescimento populacional, rede urbana e região de influência. A apresentação da localização e das suas interconexões se fez necessário para o entendimento da discussão dos modos de organização da cidade para lidar com o fenômeno da itinerância de pessoas que acorrem aos serviços socioassistenciais para a continuidade das viagens.

Tratamos da definição de cidade e de tamanhos de cidade, bem como, da distinção entre cidade e urbano. Por fim, nessa perspectiva, tratamos das cidades médias e pequenas e a migração para essas cidades. O processo de deslocamento populacional, não explica o fenômeno da itinerância, mas pode dar pistas dos lugares “escolhidos” para desembarcar temporariamente.

A questão da migração se dá, sobretudo, por conta dos modos de produção de deslocamento pelo país, entre regiões, estado e municípios. Trata dos quantitativos de ganhos e perdas e também da constituição da dinâmica do crescimento populacional nas regiões, pouco povoadas, até a década de 1950. Essa dinâmica contribuiu também para o processo de itinerância, visto que as rotas deles possui relação com muitas cidades que se tornaram referência em suas regiões.

Abordamos também o processo brasileiro de construção de infraestrutura viária, inicialmente, ferroviária e, em seguida, rodoviária e a contribuição para o sistema de transporte interurbano, utilizado para o transporte dos itinerantes na imensa maioria das cidades brasileiras. Para a consecução da itinerância a passagem é o predisponente para o

deslocamento das pessoas atendidas pelos serviços socioassistenciais, mantendo uma relação intrínseca com o modo passageiro dos itinerantes de permanecer na cidade.

Não deixamos de tratar do meio precípua utilizado para o deslocamento de grande parcela da população, o transporte rodoviário. Ele ainda é o referente para o deslocamento, principalmente, entre cidades próximas e entre estados. É por meio do transporte rodoviário que a itinerância se constitui e com frequência se materializa.

No primeiro capítulo da Parte II realizamos uma explanação dos objetivos e traçamos uma panorâmica sobre os métodos quantitativo, qualitativo e qualiquantitativo, sendo, o último a opção que melhor viabiliza as possibilidades de entendimento do problema. Adotar o qualiquantitativo como proposta metodológica, não significou o engessamento do pensamento e do trabalho, pois ele possibilita a conjunção de modos diversos de abordagem, sendo possível privilegiar uma delas, no nosso caso privilegiamos a abordagem qualitativa.

A pesquisa teve como campo a cidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul, mais especificamente o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) e os documentos produzidos para cadastrar os itinerantes usuários do serviço.

O tratamento de dados provenientes de pesquisa documental foi a escolha para realização da pesquisa, aliada à abordagem do campo de pesquisa e suas nuances, situando os dados básicos dos documentos a serem analisados. Pudemos traçar considerações de cunho teórico sobre método e os procedimentos, para inserir o leitor na generalidade e amplitude da questão.

O segundo capítulo foi direcionado à pesquisa de campo e de apresentação dos dados, o primeiro item descrito foi sobre a concessão de passagens, tratando das cidades prevaletentes no direcionamento dos itinerantes. A seguir foi apresentado o item cidade de origem, contendo as cidades com maiores índices de pessoas, declarando desejar ir para elas, geralmente na proximidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul e São Paulo. O item sobre a cidade de destino seguiu a mesma lógica na “escolha” dos itinerantes, com pouquíssimas variações quanto às cidades.

O motivo da viagem centrou-se, basicamente, em dois: trabalho e retorno para a família, outros tiveram menor destaque como questões relativas à saúde e à justiça. Em relação à profissão, as mais relatadas foram as com baixíssimo grau de especialização e realizadas, manualmente, como serviços gerais, serviços ligados ao campo e à construção civil.

Já no item naturalidade o destaque foi para as cidades dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, mas vale ressaltar o aparecimento de pessoas de outras nacionalidades

utilizando o serviço socioassistencial do município. Elas, em grande medida, estavam em direção aos países sul-americanos.

Relativo às mulheres, a maior parte, estavam acompanhadas pelos companheiros ou pelos filhos, mas ressaltamos a presença de menor número se deslocando sozinha. A itinerância feminina é um aspecto importante no contexto contemporâneo e considerar esse processo é ponto importante para se entender as mobilidades.

Em relação ao “tempo no trecho” a maioria estava com menos de dez anos nas andanças pelas cidades do país e Paranaíba se tornou mais um ponto de passagem para os itinerantes. Em se tratando do tempo de permanência, em Paranaíba, a maior parte ficou até aproximadamente quinze dias na cidade, usando os lugares e estabelecendo relações. Por fim, os lugares mais visados e utilizados em Paranaíba são a estação rodoviária, as praças, as ruas e os postos de combustível, os lugares com maior fluxo de cidadãos e próximos ao centro comercial.

No terceiro capítulo, tecemos algumas considerações a título de discussão das temáticas apresentadas acima, para tanto, subdividimos em sete vertentes que tangenciam o processo de itinerância. Iniciamos pela relação entre itinerância e cidade, discutindo a força exercida pela cidade no processo de itinerância, além de pensar como as cidades se organizam para lidar com esse público.

A relação entre itinerância, vulnerabilidade e pobreza foi o segundo ponto abordado enfocando as interconexões e atravessamentos da pobreza e vulnerabilidade no processo de itinerância, principalmente daqueles que acabam ocorrendo aos serviços socioassistenciais para exercer suas andanças.

O terceiro ponto tratado foi a passagem como meio precípua de viagem dos itinerantes. A passagem é a metáfora do modo de vida itinerante, do sujeito que não permanece. Abordar essas questões foi a proposta do tópico. Na sequência, discutimos sobre as andanças e o uso dos lugares das cidades pelos itinerantes de passagem, entendendo que é por meio delas que o itinerante conhece a cidade e estabelece relações até ir à outra.

O quinto ponto a ser tratado foi da relação do Circuito Inferior da Economia Urbana com a itinerância. O ponto de inflexão diz respeito aos modos de uso desse circuito pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais nas cidades pelas quais eles passam. O Sexto ponto diz respeito aos modos subjetivos dos itinerantes nos seus atravessamentos com cidadãos, políticas, cidades e serviços socioassistenciais.

Por fim, o enfoque foi em tratar das relações da cidade de Paranaíba, dos serviços socioassistenciais da cidade com os itinerantes que desembarcavam e permaneciam

temporariamente nos espaços e lugares citadinos. Cidade e itinerante são atores ativos na construção e manutenção da itinerância bem como nos lugares de uso e andanças. Essas são questões, discussões, atravessamentos, propostas, que o texto procura trazer a baila.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações socioculturais e dos modos do sujeito viver consigo e com os outros e de experimentar o espaço e o tempo, tornando-os cada vez mais acelerados e breves, reconfigura as relações, os afetos, as formas de estar e exercer as mobilidades e as maneiras do fazer das cidades. A imbricação de tempos e racionalidades modernas e pós-modernas faz da cidade um tecido complexo e mutante, porém guardando alguns modos aproximativos de lidar com aqueles caminhantes e usuários de seus espaços.

Os modos mais predisponentes de lidar com os caminhantes e usuários dos espaços e lugares, constituem-se em estratégias para disponibilizar e direcioná-los a certos espaços e lugares da cidade, geralmente aqueles com pouco ou nenhum contato com cidadãos, ou mesmo para deslocá-los para fora dos seus limites, encaminhando-os para outros municípios, seja por meio de passagens ou mesmo, como ocorreu décadas atrás, de maneira corriqueira, o despejo deles em algum lugar fora da cidade.

Dizer que esses são os modos predisponentes para lidar com os caminhantes e usuários dos espaços e lugares da cidade, não significa serem estes os únicos e exclusivos. As cidades podem não exercer uma ação direta sobre a mobilidade deles, postergando ou não executando os dispostos nas normativas estatais e nas políticas municipais, possibilitando maior tempo de parada e de andanças pela cidade.

Andar pelas cidades é um fenômeno que ganhou impulso e novas configurações com o advento da modernidade. Nos últimos séculos é cada vez maior o número de pessoas transitando de um lugar a outro da cidade, seja a pé ou por outros meios como bicicleta e veículos automotores, antes de modo compassado e hoje sob a insígnia da velocidade, como bem sustenta Virilio (1996). Viver a velocidade e ser controlado por ela é a tônica da contemporaneidade.

A velocidade como modo de andar pelas cidades não é totalitária. Houve e ainda há exercícios de caminhadas, que consideram o andar lento e o entabular relações como fundantes e organizadores do sujeito trajetivo. O uso e apropriação das ruas e dos espaços cidadãos, de modo diverso da racionalidade reinante era feita pelos trapeiros, *flâneurs* e hoje de pessoas em situação de rua, como os trecheiros, migrantes, itinerantes, etc.

Benjamin (2015, 1995), João do Rio (2013), Certeau (2014); Debord (1957/2003) e Jacques (2012, 2005) contribuem cada um a sua maneira, para tratar das andanças pelas cidades, como modos de organização subjetiva e de afirmação de suas práticas cotidianas. O

andar e sua relação com as ruas, passagens, construções, encruzilhadas, com o que são deixados nesses espaços, fazem parte do fazer caminhante na cidade.

A figura do *flâneur* é central e paradigmática na discussão de Benjamin (2015, 1995) na Paris de meados e fins do século XIX, do sujeito contestador das transformações da cidade rumo ao “desenvolvimento”, a celeridade e velocidade dos modos de experimentar a cidade. O andar devagar, conhecer as passagens, apropriar das nuances e artefatos, tudo isso, ainda encontra ressonância na forma como os itinerantes vivem as cidades.

Em se tratando dos espaços e lugares próprios para os *flâneurs* e outros sujeitos em movimento, a rua se torna o ambiente, principal, para o desenrolar das andanças e da apropriação da cidade. A rua como lócus da produção e manutenção da vida da cidade é tema tratado por João do Rio (2013) ao relatar e descrever as interações e artimanhas dos vários atores, que a compõem, mas que estavam em processo de aniquilação pela política imperialista, no início do século XX. Em uma leitura de Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d) é a sobreposição dos espaços luminosos sobre os opacos.

As andanças pelos espaços opacos se tornaram o eixo orientador de uma gama de sujeitos que visavam mudar a relação dos cidadãos com os espaços urbanos, um deles foi o movimento situacionista liderado por Guy Debord (1957/2003), de produzir derivas e psicogeografias. A proposta era construir ambiências, para intencionalmente, produzir experiências e ressignificações sobre a cidade, seu modo de organização e os impactos sobre as subjetividades.

Esse movimento, é relatado por Jacques (2012, 2005) ao caracterizar as diversas maneiras de experiência dos espaços e lugares urbanos e suas ressonâncias, nos modos de vida das pessoas estarem e viverem na cidade, como as flanâncias, as derivas, as deambulações, as desorientações, a lentidão e a apropriação. Esses processos produzem implicações na relação do sujeito com os espaços e lugares construídos, suas intencionalidades e suas rupturas.

Construir outra relação com os espaços e lugares da cidade é um dos modos primordiais dos praticantes ordinários da cidade, como aponta Certeau (2014), para tanto necessitam lançar mão de táticas, artimanhas e argúcias para exercer a arte do fazer cotidiano na cidade. Fazer outro uso dos lugares, praticar as delinquências, pervertendo os instituídos é uma forma de resistência e apropriação deles.

Os sentidos, vivências, experiências dos caminhos percorridos, muitas vezes transformados em labirintos, são meios dos praticantes ordinários da cidade, neles inclusos pessoas em itinerância, perderem-se e se encontrarem, pois se arriscam a desvendar o

desconhecido, fazendo-o familiar e tornar o conhecido em estranho. Cada passagem, paragem, garimpagem torna singular à apropriação dos lugares da cidade.

A apropriação dos espaços e lugares da cidade, em muitos casos, ocorrem de maneira diversa da convencional, visto que o tempo para tal apropriação é encurtado por medidas, políticas, estratégias da cidade sobre algumas figuras ou grupos populacionais, como migrantes, pessoas em situação de rua, trecheiros e itinerantes. Eles precisam criar estratégias de enfrentamento, para poderem estar e usarem os lugares. Nesse embate é que se produzem os sentidos de vinculação, mesmo temporária, aos lugares.

Os espaços e lugares da cidade não são disponibilizados e dados de maneira igualitária a todos. Há conforme os arranjos sociotécnicos, políticos, econômicos uma organização para determinados atores fazerem uso, como no caso dos espaços luminosos, construídos e sustentados pelo circuito superior da economia e destinado às pessoas ligadas ao capital nos dizeres de Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013). Nesses espaços as pessoas do circuito inferior da economia são aceitos, fundamentalmente, caso sirvam e mantenham o capital.

As pessoas do circuito inferior da economia urbana usam e ressignificam os espaços opacos da cidade, aqueles da lentidão. Estão nas margens dos espaços luminosos, mas nem por isso, são menos importantes. Neles as relações e os usos são de modos bem diversos, é mais do tipo corporal, mediado por outros signos e artefatos além do dinheiro. Os espaços opacos são próprios dos praticantes ordinários da cidade, neles inclusos pessoas em trânsito, itinerantes pobres ou empobrecidos.

Os itinerantes pobres ou empobrecidos, ou mesmo aqueles que estão em situação de vulnerabilidade e risco social, estão em interação constante com os espaços e lugares opacos, indo e se infiltrando em alguns momentos, nos espaços e lugares luminosos, para obter recursos, para manter sua estada na cidade e para poder viajar para a próxima cidade.

Como nesses espaços e lugares a obtenção de recursos não são contínuos e recorrentes, os itinerantes se tornam usuários dos serviços socioassistenciais, principalmente, das unidades dos Centros Especializados de Assistência Social e das políticas de assistência social. É por meio desses serviços que os itinerantes exercem e mantêm os itinerários pelas cidades.

Esse processo não ocorre de maneira unilateral, com a decisão exclusiva dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. A política de assistência social possui estratégias de atenção, protocolos, diretrizes normativas e orientadoras para atuar sobre uma

variedade de pessoas em situação de vulnerabilidade e/ou pobreza, inclusive os itinerantes. Ela exerce papel ativo e direcional no deslocamento deles.

A dinâmica entre serviços socioassistenciais e itinerantes usuários destes é um processo complexo e singular. Por mais que possua semelhanças, dá-se de maneira particular em cada cidade. É no jogo de permanecer, usar os espaços e seguir viagem que essa relação vai se constituindo e construindo as relações. Isso não se dá sem tensões, rupturas e negociações entre os itinerantes, os serviços socioassistenciais e a cidade.

A itinerância mantém relação intrínseca com os serviços socioassistenciais, por eles gerirem e disponibilizarem os recursos, traçarem as estratégias de atendimento e de acompanhamento. Essa relação é mediada pela política municipal, a ação de agentes públicos de outras políticas e pelo modo de organização, receptividade ou interdição dos cidadãos.

Em suma, a itinerância de pessoas em situação de vulnerabilidade e/ou de pobreza ocorre na cidade, pela cidade e entre cidades nas relações entre os itinerantes, os serviços socioassistenciais, políticas, agentes públicos, cidadãos, condições materiais, socioeconômicas, socioculturais, entre outros, tendo a passagem como um dos organizadores desse processo.

A passagem rodoviária foi se consolidando como o mecanismo, principal, para a produção e manutenção da itinerância tanto pelos serviços socioassistenciais, quanto para os itinerantes usuários destes. Com as reorganizações das políticas sociais e dos benefícios assistenciais, sob a construção da lógica do retorno à família, a reconstrução e fortalecimento dos vínculos, a passagem se tornou o passaporte para o encaminhamento de itinerantes. No entanto, esse processo tomou outra dimensão e se configurou num artifício para deslocamento de pessoas a cidades próximas, mesmo que sob a justificativa de retorno à família.

A passagem como organizador de mobilidade e deslocamento de pessoas em trânsito não é uma questão recente, na década de 1970 Di Flora (1976) já descrevia esse processo de encaminhamento via estrada de ferro Noroeste paulista. Nos fins dos anos 1990 e início dos anos 2000, antes do advento do SUAS, Justo (2011) apresenta essa modalidade, agora via ônibus, mediado pelos CETRENS.

Em pesquisa realizada entre 2013 e 2014, Freitas (2014) discorre sobre a produção de mobilidade de pessoas em trânsito, levada a cabo pela política assistencial de uma cidade do interior paulista, mediante passagem rodoviária e com construção de serviço específico para tal fim, dentro do espaço da estação rodoviária. Esse processo possui feições dos modos atuais de atenção a pessoas em trânsito e itinerantes atendidos pela assistência social, fazendo da passagem o meio e o fim do êxito da política municipal.



A passagem rodoviária como meio precípua para a produção e exercício da itinerância, pode ser considerada como um corolário das transformações sociotécnicas, tecnológicas e socioculturais ocorridas no país, principalmente, nos dois últimos séculos. Os arranjos dos sistemas viários, de rede de cidades e das regiões de influência contribuem de maneira contundente para dar o tom da dinâmica e rotas de deslocamento de populações e de figuras, que fazem do caminhar, mover-se, seu modo de vida.

Em se tratando dos sistemas viários, com a passagem dos sistemas marítimos para os terrestres, inicialmente ferroviário e chegando ao rodoviário, como predisponente a partir da década de 1950, reconfigurou os espaços intra e intercity permitindo ligações entre vários pontos antes inacessíveis.

Juntamente com a abertura de rodovias, o incentivo estatal para a produção de veículos automotores, aumentou, significativamente, o contingente de pessoas se deslocando pelas cidades, principalmente na região concentrada. Um dos meios de transporte que ganhou impulso foi o via ônibus, muito devido às concessões estatais para a exploração de rotas esquadriando os itinerários para obter maiores ganhos.

As políticas sociais, em especial a de assistência social, não ficaram alheias a esse processo e começaram a utilizar dos serviços ofertados pelas empresas de ônibus, para por em trânsito pessoas não residentes na cidade, que aportavam nela. Esse processo se tornou hodiernamente, na maioria das cidades brasileiras, o modo exclusivo de atenção, a itinerantes e outras pessoas em trânsito, no que tange a continuidade dos deslocamentos.

Hoje a passagem rodoviária via ônibus configura-se como o mecanismo, principal, utilizado pelos serviços socioassistenciais, para direcionar os usuários itinerantes atendidos. A oferta do benefício, via de regra, é para a cidade mais próxima, principalmente, se o serviço for de uma cidade pequena. A predileção por cidades próximas se deve a um duplo aspecto: por limitações orçamentárias e para atender as solicitações, dos itinerantes.

Outros fatores para utilizar a passagem rodoviária consistem na amplitude de vias de destino, que os ônibus podem ir, na celeridade do deslocamento de itinerantes, devido à variedade de horários de partida dos ônibus, o valor das passagens, geralmente, não é muito elevado, há pouca restrição quanto a estética e sobriedade dos usuários, que se entrelaçam para a concretização da política.

Em cidades pequenas de estados com distância significativa entre municípios, essa dinâmica ganha contornos diferentes, muito devido à baixa frequência de parada e partida de ônibus, ao aumento dos valores gastos com as passagens, as limitações orçamentárias, as condições das rodovias, as políticas municipais e os agentes que as executam, acrescido pelo

modo dos cidadãos lidarem com os itinerantes que aportam nelas, dão o tom da permanência célere ou prolongada.

As andanças dos itinerantes nas cidades e entre as cidades se tornou possível além das configurações e reconfigurações das estruturas viárias pela constituição da rede de cidades no Brasil. Esse processo é descrito por Deffontaines (1944a, 1944b) ao afirmar a vocação dos brasileiros, pela mobilidade desde os princípios da colonização, ao utilizar os caminhos, ao construir pousos, arraiais, freguesias e vilas.

Esses recantos de agrupamentos foram os protótipos das modernas cidades, por os caminhos se transformarem nas atuais rodovias. É por tais caminhos que as cidades vão se instalando e exercendo papel de destaque na região, conforme as atividades desenvolvidas. Inicialmente esse processo se dava de maneira aleatória, mas a partir do século XX o Estado assume papel decisivo para a constituição da rede de cidades no país, seja para garantir as fronteiras, seja para explorar as regiões pouco habitadas.

O investimento do Estado em algumas regiões modificou os espaços e os territórios do país. O direcionamento de determinadas atividades para determinadas áreas criou bolsões populacionais em vários lugares. A mais antiga e com maior destaque é a região concentrada, compreendendo as regiões Sudeste e Sul, centro da infraestrutura, da economia, da decisão política e da concentração populacional.

A região concentrada possui a mais complexa e intrincada rede urbana do país, com o maior número de metrópoles e regiões metropolitanas. Nelas os fluxos de pessoas e capitais são mais intensos e, por esse motivo, acabam por exercer influência sobre as interlândias e regiões próximas. A influência sobre outras cidades contribui para a orientação do fluxo de pessoas e das linhas de ônibus para deslocá-las. Dentro dessa dinâmica os itinerantes se movem e usam o que as cidades oferecem.

A preponderância da região concentrada é fruto, conforme Milton Santos (2013, 2008) da distribuição desigual da urbanização no país. Fora da região concentrada há bolsões populacionais nas proximidades de metrópoles regionais, o que produz um movimento tipo centrífugo e às vezes disperso, em direção a essas regiões. Em muitos desses bolsões há a centralidade na agroindústria, o que propicia o deslocamento de pessoas, inclusive itinerantes a esses lugares.

As cidades pequenas por manterem relações com as cidades de maior porte e sofrerem influência, recebem e enviam delas pessoas com maior frequência, muito por serem pontos de passagem das rotas de ônibus, que transitam entre cidades maiores e centrais da mesma ou de

outra região de influência. Os itinerantes usam desse expediente para, segmentariamente, desembarcarem nas cidades do trajeto do ônibus.

Em Paranaíba a dinâmica é muito próxima da descrita, atua como ponto de paragem de ônibus em trânsito, entre cidades maiores e de influência, está próxima a cidades com vocação para a agroindústria, recebe uma gama de pessoas, muitas em trânsito e itinerantes. Aqueles que não conseguem se deslocar com seus próprios recursos, acorrem aos serviços socioassistenciais, para se direcionar, principalmente, às cidades com forte característica agrícola.

Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais de Paranaíba, em sua maioria, não possuem profissão com alto grau de especialização, realizam trabalhos manuais e fazem bicos para se sustentarem, quando não conseguem recursos dos cidadãos ou dos serviços. Muitos sofrem com o processo de mecanização da agricultura como sustenta Justo (2011) e da pecuária, mesmo assim insistem em ir para as cidades com essas características, como que por teimosia ou para denunciar a precariedade de trabalho, ao qual estão submetidos.

Não é apenas por motivo de emprego que os itinerantes aportam, temporariamente, em Paranaíba ou que se deslocam a partir dela para outras cidades. Outros, são destacados nas conversas com os profissionais dos serviços socioassistenciais, como visitar ou retornar à família, questões relacionadas à justiça, saúde-doença ou mesmo para conhecer o mundo. Os motivos ditos pelos itinerantes colaboram para conseguirem passagem, mas dificilmente, para os destinos escolhidos.

Mesmo não conseguindo ir, diretamente, aos lugares escolhidos, os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, conseguem lançar mão de táticas para obter recursos para chegar ao lugar desejado, mesmo que o tempo de viagem se prolongue e os caminhos se tornem sinuosos e intermitentes.

Os itinerantes, mesmo com os desvios dos caminhos, dos itinerários não deixam de exercer seu modo de vida. O movimento, a trajetividade como escreve Rouanet (1993), a vagabundagem, a errância conforme diz Maffesoli (2001) ou as práticas ordinárias na cidade nos dizeres de Certeau (2014) fazem parte da sua constituição subjetiva. Estar na cidade, andar por ela, usar seus lugares e ir para outras é um modo de organização, predisponente, dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais.

As cidades e o caminhar são dois modos de organização subjetiva dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. Elas são o meio e o fim para as suas paragens, são os habitats temporários entre um itinerário e outro. O andar pelas cidades e o uso dos lugares

cidadinos constituem-se nos referentes de se estar e viver na cidade, são por meio deles que os itinerantes se constituem e se reconhecem.

As andanças e os usos dos lugares reforçam o direcionamento às cidades, pois são a partir deles que é possível entabular e manter negociações para obtenção de recursos, para estar, provisoriamente, na cidade e manter sua itinerância. O itinerante possui uma vinculação à cidade, diferente dos cidadãos, entretanto, não é uma vinculação a uma cidade em especial, mas à cidade em sua constituição, já que sem a cidade não haveria a materialização de suas andanças.

O sujeito itinerante, à maneira dos sujeitos na contemporaneidade, está sob os signos da aceleração do espaço-tempo, vivem conexão com a velocidade, com a dromopolíticas, nos espaços de trânsito. Portanto, a mobilidade e o trânsito os atravessam e os constituem, assim com os demais sujeitos. Porém, o modo de viver e experimentar a mobilidade ganha contornos diferentes, ele também pode ser forçado a se mover ou se mover de modo diverso do instituído.

O itinerante, usuário dos serviços socioassistenciais, por sua relação com o espaço-tempo, com a cidade e com as políticas sociais e de mobilidade sofrem de maneira mais intensa e próxima, essas variadas configurações contemporâneas das formas de vida em movimento. É preciso aprender a lidar com os direcionamentos, as modulações, coerções e com o modo lento de se mover, principalmente nos espaços e lugares das cidades.

É parte constitutiva da produção da subjetividade do itinerante o mover-se lento como um modo de apropriar dos espaços e lugares urbanos. É por meio deles que o itinerante, usuário dos serviços socioassistenciais, se torna um praticante ordinário das cidades. Sem isso, sua estadia na cidade pode se tornar tortuosa ou improvável.

Não podemos esquecer, que como constitutivo dos modos de subjetivação dos itinerantes, as relações com os serviços socioassistenciais e com as cidades por onde andem, passam e permanecem, temporariamente. É na relação com a cidade, com seus serviços, suas políticas, seus agentes, seus espaços e lugares, que o itinerante vai se produzindo e a cidade construindo formas de receber e lidar com ele.

Dada a proposta de pensar e discutir a relação entre o processo de itinerância, o itinerante e seu modo de se organizar, os serviços socioassistenciais, funcionam como o ponto de referência, para se obter o passaporte para outra localidade e a cidade como o lugar para permanecer, provisoriamente, e estabelecer relações e trocas, apresentaremos a título de conclusões provisórias oito assertivas, que tentam dar conta da discussão estabelecida.

## I

A itinerância é afirmação e atualização dos modos de viver em movimento, ocorridos desde os tempos antigos e os itinerantes são os sujeitos que exercem e atualizam esses modos de vida. Ela não é a única e exclusiva maneira possível de se mover, conhecer o mundo e se constituir, subjetivamente, por meio do movimento. Ela se aproxima e se confunde com outras formas, mas guarda algumas singularidades como o ir, parar e prosseguir, produzir percursos e itinerários. É nessa espécie de segmentaridade, como modo de fazer os itinerários, um dos seus pontos fundamentais.

## II

Na contemporaneidade, as formas de viver a itinerância e os outros modos de viver o movimento, a mobilidade transfigurou-se e passou a ter outros mediadores, principalmente as produções sociotécnicas e tecnológicas. Uma das experiências mais marcantes é em relação à compressão do espaço-tempo, da velocidade e da transitividade. Não se poder parar, ser coagido a se mover constantemente, também faz parte da lógica contemporânea. Outra produção contemporânea foi a forte distribuição desigual das formas de exercer a mobilidade e de aceder e permanecer nos lugares, alimentada por uma lógica, excludente e complementar: incentivo a poucos e cerceamento e compulsoriedade para muitos.

## III

Entre os muitos que experienciam o cerceamento e a compulsoriedade da mobilidade estão os itinerantes, principalmente, aqueles em situação de vulnerabilidade, pobres, empobrecidos e que não possuem os meios técnicos, tecnológicos, políticos, sociais e econômicos para se mover ou para deixar de se mover sem as constringências, restrições e coerções exercidas sobre eles. Precisam estar em constante negociação, para poder permanecer ou se deslocar, mesmo a contragosto e para lugares não imaginados, inicialmente. Fazem parte dessa dinâmica, os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em suas relações, com tais serviços e com as cidades.

## IV

O modo como ocorrem as relações, entre itinerantes, os serviços socioassistenciais e a cidade é singular, mesmo havendo proximidades, no tocante à atenção dos serviços e das cidades. Um ponto de convergência do modo de atenção são as políticas sociais estatais, em especial, da Assistência Social, com a prerrogativa, descentralização, de retorno à família, territorialidade, atuação sobre as vulnerabilidades, riscos e fortalecimento de vínculos. Outro aspecto, diz respeito às reproduções de políticas municipais consideradas exitosas, na produção de mobilidade. Porém, a forma como cada cidade constrói e executa sua política municipal, como os cidadãos e agentes lidam com a questão da itinerância e como os modos de vida itinerante, a localização geográfica (estado ou região do país), as condições socioculturais e econômicas, a rede rodoviária e de transporte, entre outros, dão a dinâmica da singularidade da atenção aos itinerantes, que aportam nelas.

## V

A singularidade, do modo de atenção, dispensado aos itinerantes pelas cidades pode produzir, efetivamente, ou no imaginário, cidades mais abertas, propícias, melhores para obter recursos, tolerantes, ou mesmo, fechadas, intolerantes, violentas, assépticas, etc. Essa afirmativa não pode ser entendida de maneira dicotômica, pois nenhuma cidade atua, exclusivamente, de uma determinada forma. Na sua complexidade, ela possui tantos modos e ações consideradas de abertura e tolerante, quanto de fechamento e assepsia. O ponto importante nessa questão é o grau de investimento da cidade sobre um ou outro modo de atuar sobre os itinerantes.

## VI

A singularidade de Paranaíba no modo de atenção aos itinerantes, em especial os usuários dos serviços socioassistenciais, está atravessada pela sua história e constituição, pela formação e organização populacional, pelos olhares dos cidadãos e agentes públicos, pelas roupagens dadas às políticas sociais, pelo deixar andar e usar os lugares ou fazer mover, deslocar, pelo grau e modo de investimento, em benefícios assistenciais, para a passagem, pela disponibilidade de meios técnicos, tecnológicos e de infraestrutura, entre outros. Ao

considerar Paranaíba uma cidade um pouco mais “permissiva” e “tolerante”, consideramos essa complexidade de fatores, atuando de maneira mais aleatória do que organizada, contribuindo para deixar o itinerante em seus espaços por tempo, muitas vezes, prolongado. Cabe lembrar, que o itinerante é um sujeito ativo na leitura dos modos de organização das cidades e encontram táticas, para permanecer e obter recursos. Ele é ator importante na dinâmica das cidades, é por meio do olhar, do falar e do fazer dele, que os outros conhecem as nuances das cidades, mobilizam-se para se direcionar a elas e se organizam para usar os recursos delas.

## VII

O processo constitutivo da itinerância e dos processos de subjetivação dos itinerantes, talvez o mais radical deles, é a passagem. A passagem em suas variadas acepções se torna o referente para o modo de vida itinerante. Se reconhecer como um sujeito de passagem é um ponto fundante, para se tornar e se manter itinerante. A provisoriedade de permanência nas cidades e de trocas simbólicas, afetivas e relacionais com cidadãos, agentes e outros itinerantes são organizadores de seus modos de vida. Acresce ainda a passagem de ônibus, como uma construção simbólica e material, para o exercício da itinerância. É ela que media as paragens e propicia o desenrolar dos itinerários. O itinerante pode ser um passageiro, no sentido da provisoriedade da permanência ou ser um passageiro no sentido de ser conduzido por outro e para se deslocar entre as cidades. O levar e o deixar-se levar, também, o constitui. É na passagem pelas cidades, pelas passagens da cidade e pelas passagens entre as cidades, que o itinerante constrói e exerce seus itinerários. Passagem e cidade se imbricam e interconectam na produção de sentidos, significados e mobilidades para o itinerante.

## VIII

O desenrolar da itinerância e os modos de seu exercício se tornam viáveis, mediante às relações estabelecidas entre os itinerantes, as cidades, os cidadãos, os agentes públicos, as políticas sociais e os serviços socioassistenciais. As relações dão a tônica às organizações subjetivas e materiais, para a constituição da vida itinerante que se concretiza de forma peculiar, a depender dos lugares, das condições, dos contextos e das pessoas envolvidas. Em cada cidade as relações se dão de dada maneira, com suas nuances e circunstâncias. Uma cidade pequena, no interior, na confluência de estados, recebendo itinerantes em seus espaços

e lugares e demandando atenção para disponibilizar benefícios, para a permanência provisória ou para o seu deslocamento, como no caso de Paranaíba, marca a sua maneira a vida do itinerante e das pessoas com as quais mantém contato. Itinerante em suas andanças nas e entre as cidades e seus contextos são, também modos de se viver e estar no mundo contemporâneo.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE Thompson Almeida; SANTOS Angela Moulin Simões Penalva; SERRA, Rodrigo Valente. Fluxos migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras: a experiência do período 1980/96. In. ANDRADE Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). *Cidades médias brasileiras*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA, 2001, p. 171-211.
- ALCORLO, Juan Daniel. Presentación. In. MARCEL, Gabriel. *Homo viator: prolegómenos a una metafísica de la esperanza*. Salamanca-ESP: Ediciones Sígueme, 2005, p. 9-13.
- ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. et. al. Transportes no Brasil: que história contar?. *Transportes*, vol. 9, nº 2, 2001, p. 87-107.
- ARAÚJO, Herton Ellery, et. al. Como mudaram os fluxos migratórios mesorregionais brasileiros na virada do milênio? In. *XVII Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais – ABEP*, Águas de Lindóia – SP, 2012. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/1946/1904>>. Acesso em: 30 de outubro de 2017.
- AUGÉ, Marc. *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas-SP: Papirus, 2012.
- AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL; UNESP, 2010.
- BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In. PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 23-79.
- BAENINGER, Rosana. *Região, metrópole e interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes – Brasil 1980-1996*. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP: Campinas, SP, 1999.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE; IPEA, 1978.
- BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- BENJAMIN, Walter. *Baudelaire e a modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.
- BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1995.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BERTHELOT, Libera. *Vers un après-tourisme? La figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne: études des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes*. Thèse doctorat en Sciences de l'homme, du politique et du territoire/Géographie, 2012.

BRASIL. *Pesquisa Nacional Sobre a População em Situação de Rua*. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação, 2008.

BRASIL. *Censo SUAS 2017 – Resultados Nacionais, Centros de Referência Especializados de Assistência Social, CREAS*. Brasília, Coordenação-Geral de Planejamento e Vigilância Socioassistencial. Secretaria Nacional de Assistência Social. Ministério do Desenvolvimento Social. Maio 2018.

BRASIL. *Lei nº 8.742*. Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS). Brasília, DF: 07 de dezembro de 1993. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/112435.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112435.htm)>. Acesso em: 10 de junho de 2018.

BRASIL. *Lei nº 12.435*. Altera a Lei nº 8.742, de 07 de dezembro de 1993, que dispõe sobre a organização da Assistência Social. Brasília, DF: 06 de julho de 2011a. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/112435.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/112435.htm)>. Acesso em: 10 de junho de 2018.

BRASIL. *Orientações técnicas: Centro de Referência Especializado para população de Rua – Centro Pop. SUAS e a População de Rua Vol. 3*. Secretaria Nacional de Renda e Cidadania e Secretaria Nacional de Assistência Social, Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Brasília-DF: Gráfica e Editora Brasil, 2011b.

BRASIL. *Inclusão das pessoas em situação de rua no cadastro único para programas sociais do governo federal*. SUAS e População em Situação de Rua Volume 1. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; Secretaria Nacional de Assistência Social; Departamento de Proteção Social Especial, Brasília, 2011c.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome. *Rua: aprendendo a contar*: pesquisa nacional sobre a população em situação de rua. Brasília, DF: MDS; Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação, Secretaria Nacional de Assistência Social, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais nº 1/92 a 68/2011, pelo decreto legislativo nº 186/2008 e pelas emendas constitucionais de revisão nº 1 a 6/94. Brasília, DF: Senado Federal: Secretaria Especial de Editoração e Publicação, 2012.

BRASIL. *Orientação aos municípios sobre regulamentação da Política Municipal de Assistência Social*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social, Departamento de Gestão do Sistema Único de Assistência Social, Coordenação-Geral de Regulação da Gestão do SUAS. Brasília – DF, 2015.

BRASIL. *Política Nacional de Assistência Social – PNAS/2004; Norma Operacional Básica – NOB/SUAS*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2005.

BRASIL. *Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social – SNAS, Brasília-DF, 2014.

BRASIL. *Perguntas e Respostas: Serviço especializado em Abordagem Social. SUAS e a População de Rua Vol. 4*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2013.

BRASIL. *O papel da assistência social no atendimento aos migrantes*. Ministério do Desenvolvimento Social e Agrário, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2016.

BRASIL. *Anuário estatístico de transportes 2010-2017*. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA: Brasília, 2018.

BRASIL. ECA (1990). *Lei nº 8.069, de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências*. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8069.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm)>. Acesso em: 15 abr. 2019.

BRAUDEL, Fernand. *O espaço e a história no Mediterrâneo*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

BROGNOLI, Felipe Faria. *Trecheiros e pardais: estudo etnográfico de nômades urbanos*. Dissertação de mestrado em Antropologia Social. Florianópolis: UFSC, 1996.

BRUMES, Karla Rosário; SILVA, Márcia da. A migração sob diversos contextos. *Boletim de Geografia*, Maringá, v. 29, n. 1, 2011, p. 123-133.

CAMPESTRINI, Hildebrando. *Santana do Paranaíba: de 1700 a 2002*. Campo Grande/MS: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2002.

CASTRO, Celso. *Pesquisando em Arquivos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. *Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2017*. Brasília: CNT, 2017.

CODES, Ana Luiza Machado de. *A trajetória do pensamento científico sobre a pobreza: em direção a uma visão complexa*. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2012, p.279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

COSSEC, Chloé. *L'itinérance peut-elle donner un nouveau souffle aux pratiques et aux cibles du tourisme de Randonnée?: Le cas de la fédération française de randonnée Provence-Alpes-Côte d'Azur*. Université de Toulouse II – Le Mirail, Institut Supérieur du Tourisme, de L'hôtellerie et de L'alimentation, 2012-1013.

CRESWELL, John W.; PLANO CLARK, Vicki L. A natureza da pesquisa de métodos mistos. In. CRESWELL, John W.; PLANO CLARK, Vicki L. *Pesquisa de métodos mistos*. Porto Alegre: Penso, 2013, p. 19-32.

CUNHA, Antônio Geraldo da. *Dicionário etimológico Nova Fronteira de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1982, p. 450.

CUNHA, José Marcos Ponto da. *A migração no Centro-Oeste Brasileiro no período 1970-96: o esgotamento de um processo de ocupação*. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2002.

DA MATTA, Roberto. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

CERTEAU, Michel De. *A invenção do cotidiano I: artes do fazer*. Petrópolis: Vozes, 2014.

DEBORD, Guy Ernest. (1957) Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional. In. JACQUES, Paola Berenstein (org.). *Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p.43-59.

DEMO, Pedro. *Combate à pobreza: desenvolvimento como oportunidade*. Campinas-SP: Autores Associados, 1997.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades I. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. v.2, n.14, 1944a, p.141-148. Disponível em: <[http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines\\_1944%20v2%20n14.pdf](http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944%20v2%20n14.pdf)>. Acesso em: 20 de setembro de 2017.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades II. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. v.2, n.15, 1944b, p.299-308. Disponível em: <[http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines\\_1944\\_v2\\_n15\\_jun.pdf](http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944_v2_n15_jun.pdf)>. Acesso em 15 de abril de 2018.

ESPÓSITO, Alexandre. *Vidas no trecho: as interações dos trecheiros com os ambientes pelos quais transitam*. Dissertação de Mestrado (Psicologia), Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 2017.

DI FLORA, Marilene Cabello. *Mendigos: por que surgem, por onde circulam, como são tratados?*. Petrópolis: Vozes, 1987.

DO RIO, João. *A alma encantadora do rio*. São Paulo: Martin Claret, 2013.

ENDLICH, Ângela Maria. *Pensando os papéis e significados das pequenas cidades*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

FAHEL, Murilo; TELES, Letícia Ribeiro; CAMINHAS, Davi Alves. Para além da renda: uma análise da pobreza multidimensional no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 31, n° 92, outubro/2016, p.1-21.

FARGE, Arlette. *O sabor do Arquivo*. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1986, p. 975.

FREITAS, Cledione Jacinto de. “*Os Indesejáveis*”: agentes públicos e a gestão da mobilidade de trecheiros e pessoas em situação de rua. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Universidade Estadual Paulista – UNESP, Assis, 2014.

FREITAS, Cledione Jacinto de. JUSTO, José Sterza. Gestão de mobilidade e as políticas públicas para trecheiros em cidades pequenas. In. MACHADO, Marcos Wiliam Kaspchak (org.). *Impactos das tecnologias nas ciências humanas e sociais aplicadas*, v. 5, Ponta Grossa, PR: Editora Atena, 2019, p. 199-213.

FREITAS, Cledione Jacinto de. JUSTO, José Sterza. Políticas públicas e a gestão de mobilidade de trecheiros em cidades pequenas. *Geoingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá*, v. 8, n. 2, 2016, p. 105-123.

GAMBOA, Silvio Sanchez. Quantidade-qualidade: para além de um dualismo técnico e de uma dicotomia epistemológica. In. SANTOS FILHO, José Camilo dos; GAMBOA, Silvio Sanchez. (org.). *Pesquisa educacional: quantidade-qualidade*. São Paulo: Cortez, 2013, p. 83-107.

GARCÍA, Julio Merino; GÁNDARAS, José Luis Aulier. La multifuncionalidad de las vías pecuarias españolas en marco del desarrollo rural. *Tecnologí@ y Desarrollo: Revista de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente*, v. 02, 2004, p. 1-26.

GARCÍA FERRERO, Jordi. Presencia de la pedagogía em el acto de caminhar: homo viator, nomadismo y formacion. *TESI*, 15(4), Salamanca, 2014, p. 56-84.

GRAHAM, Douglas H; HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque. *Migrações internas no Brasil 1872-1970*. São Paulo: IPE-USP, 1984.

GIDDENS, Antony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GONZÁLEZ REY, Fernando. *Pesquisa qualitativa em psicologia*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

GROLEAU, Lucie. (1999). L’effet structurant des politiques dans la définition et la construction du phénomène de l’itinérance, et les impacts sur les services et l’intervention. *Nouvelles pratiques sociales*, 12(2), 1999, p. 27–44.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2001.

HÉBERT, Alain. *Socioéconomie de l’itinérance: Portrait général sur l’itinérance*. Collectif de recherche sur l’itinérance, la pauvreté et l’exclusion sociale (CRI), Observatoire montréalais

du développement, Université du Québec à Montréal: Département de sociologie, Janvier 1999, Rapport de recherche, volet 1.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetivo, 2009, p.1118.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *As regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Diretoria de Geociências; Coordenação de Geografia, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Paranaíba, população estimada 2018*. 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/paranaiba/panorama>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades, Mato Grosso do Sul, Paranaíba, histórico*. 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/paranaiba/historico>>. Acesso em 07 de dezembro de 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira*. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas*. Volume 01. Rio de Janeiro, 1990. Disponível em: < [https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional\\_v01.pdf](https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional_v01.pdf) >. Acesso em 30 de junho de 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Indicadores Sociais Municipais – 2000*. Tabela 1 - Número de municípios, população residente, por situação do domicílio, taxa de crescimento e razão de dependência, segundo as Unidades da Federação e classes de tamanho da população dos municípios - Brasil – 2000. Disponível em: < [https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/indicadores\\_sociais\\_municipais/tabela1a.shtm](https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/indicadores_sociais_municipais/tabela1a.shtm) >. Acesso em: 15 de julho de 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010*. Documentos para Dimensão: Memória Institucional 17. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia: Rio de Janeiro, 2011.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Sinopse do censo demográfico – 2010*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Rio de Janeiro, 2011.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Presença do Estado no Brasil, federação, suas unidades e territorialidades: transporte rodoviário*, 2009. Disponível em: [http://www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26&Itemid=19](http://www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=19)>. Acesso em: 05 de dezembro de 2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Apresentação. In. JACQUES, Paola Berenstein (org.). *Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p.13-36.

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. Errâncias urbana: a arte de andar pela cidade. *Arquitexto*, 2005, p.16-25. Disponível em: <  
[www.ufrgs.br/propar/publicacoes/.../PDFs.../7\\_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf](http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/.../PDFs.../7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf)> acesso em agosto de 2016.

JUSTO, José Sterza. *Vidas errantes: políticas de mobilidade e experiências de espaço-tempo*. Londrina: Eduel, 2012.

JUSTO, José Sterza. *Andarilhos e trecheiros: errância e nomadismo na contemporaneidade*. Maringá: EDUEM, 2011.

JUSTO, José Sterza. et. al. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. *Emancipação*, Ponta Grossa, v. 13, nº especial, 2013, p. 105-120.

JUSTO, José Sterza. A chegada dos imigrantes japoneses e a partida dos decasséguis: dois lados da mesma viagem. In. HASHIMOTO, Francisco; TANNO, Janete Leiko; OKAMOTO, Monica Setuyo. (orgs.). *Cem anos de imigração japonesa: história, memória e arte*. São Paulo: Editora UNESP, 2008, p. 99-123.

KIRSCHINER, Chiara. *Le projet transmoderne dans les itinérantes récréatives: un processus créatif intégratif de construction identitaire*. Doctorat en Géographie. Communauté Université Grenoble Alpes, 2017.

LE DOSSIER DE L'AUTOROUTE. *La sécurité*. 2013. Disponível em:  
<https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/Le%20dossier%20de%20l'autoroute%20Avril%202013.pdf>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2019.

LE MOS, Flávia Cristina Silveira et. al. Análise documental: algumas pistas de pesquisa em psicologia e história. *Psicologia em Estudo*, Maringá, v. 20, n. 3 p. 461-469, jul./set. 2015.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, nº 24, São Paulo, 2008, p. 109-123.

LINHARES, Bianca de Freitas; ALVES, Douglas Santos. Metodologia de ensino em pesquisa social quantitativa. *Pensamento Plural*, Pelotas [14], janeiro-junho 2014, p. 23-39.

MAFFESOLI, Michel. *Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MARCEL, Gabriel. *Homo viator: prolegómenos a una metafísica de la esperanza*. Salamanca-ESP: Ediciones Sígueme, 2005.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio da pesquisa social. In. MINAYO, Maria Cecília de Souza. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2012, p. 9-29.

MOLLAT, Michel. *Os pobres na idade média*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

MORGADO, Diogo Miguel Gil. *Pastoreio em Manteigas: transumância no passado e no presente*. Dissertação de mestrado (Antropologia Social e Cultural), Coimbra-PT: Universidade de Coimbra, 2005.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel da. O crescimento das cidades médias. *Boletim regional e urbano*, v.1, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, dez. de 2008, p. 33-38.

MOURA, Rosa. Qual o papel dos pequenos municípios na escala local do desenvolvimento?. In. ENDLICH, Ângela Maria; ROCHA, Márcio Mendes. (Org.). *Cidades pequenas e crescimento local*. Maringá: PGE, 2009, p.15-40.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do. *Errância no contemporâneo: um estudo sobre a percepção de dirigentes e profissionais de instituições assistenciais em relação a andarilhos de estrada*. (Tese de Doutorado não publicada). Faculdade de Ciência e Letras da Universidade Estadual Paulista, Assis, São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de; ERVATTI, Leila Regina; O'NIELL, Maria Monica Caetano. O panorama das migrações populacionais no Brasil: PNADs e Censos Demográficos. In. OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. (org.). *Reflexões e sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Diretoria de Pesquisas; Coordenação de População e Indicadores Sociais, 2011, vol. 01, p. 29-59.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda; SOARES Beatriz Ribeiro. Cidade média: apontamentos metodológicos e tipologia. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 15, n. 52, dez/2014 p. 119–133.

OLIVEIRA, Luciano Márcio Freitas de. *Circulação e fixação: o dispositivo de gerenciamento dos moradores de rua em São Carlos e a emergência de uma população*. Dissertação de Mestrado em Sociologia. São Carlos: UFSCAR, 2012.

OLIVEN, Ruben Georg. *Urbanização e mudança social no Brasil* [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2010. Disponível em: <<https://static.scielo.org/scielobooks/z439n/pdf/oliven-9788579820014.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2018.

OIM. Organização Internacional Para as Migrações. *Glossário sobre migração*. Genebra: Organização Internacional para as Migrações, 2009. (versão em português-PT.)

PATARRA, Neide Lopes. *Movimentos migratórios no Brasil: tempo e espaços*. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Ciências Estatísticas, 2003.



POLEN. Police de l'envorinnement. *Code de lar route*. 2013. Disponível em: [https://aida.ineris.fr/sites/default/files/gesdoc/68621/code\\_route.pdf](https://aida.ineris.fr/sites/default/files/gesdoc/68621/code_route.pdf)>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2019.

RICHARDSON, Roberto Jerry et. al. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas, 1985.

ROCHA, Sônia. *Pobreza no Brasil: afinal do que se trata?*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

RODRIGUES, Ieda Franken. *Qualidade de vida e saúde mental em contexto migratório: um estudo com brasileiros e portugueses na cidade de Genebra/Suíça*. Tese de doutorado (Psicologia), Universidade Aberta: Lisboa-PT, 2009.

ROUANET, Sérgio Paulo. *A razão nômade: Walter Benjamin e outros viajantes*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993.

SÁ-SILVA Jackson Ronie; ALMEIDA Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. *Revista Brasileira de História e Ciências Sociais*. Ano 1, nº1, jul. 2009, p.1-15.

SALIM, Celso Amorim. Migração: o fato e a controvérsia teórica. *VIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, v. 3, 2016, p.n119-144. Disponível em: < <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/609/589>>. Acesso em: 25 de junho de 2018.

SANTOS, Liliana Gonçalves dos. *As respostas das instituições sociais face às necessidades dos grupos de pobreza: um estudo de caso*. Dissertação de mestrado (Educação Social), Instituto Politécnico de Bragança, Bragança-PT, 2012.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia nos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014a.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014b.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014c.

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014d.

SANTOS, Milton. *Pobreza urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2013.

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. *Ciência e Cultura*, São Paulo, v.54, n.2, out./dez. 2002, p.22-23.

SANTOS, Milton. *Elogio da lentidão*. São Paulo: Folha de São Paulo, 11 de março de 2001. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm>>. Acesso em: 10 de maio de 2016.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SÃO PAULO. *Decreto nº 52. 897, de 17 de março de 1972*. Cria a Central de Triagem e Encaminhamento da Coordenadoria dos Estabelecimentos Sociais do Estado. 1972. Disponível em: <<https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1972/decreto-52897-17.03.1972.html>>. Acesso em 26 de dezembro de 2018.

SILVA, Moacir. Tentativa de classificação das cidades brasileiras. *Revista Brasileira de Geografia*, ano VIII, nº 3, junho a setembro de 1946, p.283-316.

SIMMEL, George. *Psicologia do dinheiro e outros ensaios*. Lisboa: Edições Texto e Gráfica, 2009.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Contexto, 2017.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Pequenas e médias cidades: um estudo sobre as relações socioespaciais nas áreas de cerrado em Minas Gerais. In. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão popular, 2007. p.461-494.

SOARES, Sergei Suarez Dillon. *Metodologias para estabelecer a linha de pobreza: objetivas, subjetivas, relativas, multidimensionais*. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

SOUZA, Joaquim Soares de et al. A transumância para o Montemuro: um pretexto para o desenvolvimento rural. *Millenium*, n. 31, v. 10, 2005, p. 174-189.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. *Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

VEIGA, Jose Eli da. Nem tudo é urbano. *Ciência e Cultura*, São Paulo: SBPC, v.26, n.2, abr./jun. 2004, p. 26-29.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Editora 34, 2014.